سكة حديد الحجاز

رحلة في الزمان والمكان

د. أحمد عبدالقادر المهندس

في مدخل المدينة المنورة من الغرب (في حي العنبرية) يقع مبنى قديم ذو طراز عثماني رائع . ويقف هذا المبنى شامخاً في مكانه منذ حوالي ثمانين عاماً . تُرى ماهو هذا البناء ؟ ولماذا تم بناؤه ؟

إنه مبنى محطة سكة حديد الحجاز . هذا المبنى كان يُمثّل نهاية خط سكة حديد الحجاز في المدينة ، ذلك الخط الحديدي الذي كان يربط بين المدينة المنورة والشام ، والذي كان شرياناً حيوياً ينقل الركاب والبضائع من دمشق والأردن وفلسطين والعراق وتركيا وأوروبا إلى المدينة المنورة وبالعكس طوال تسع سنوات ازدهرت خلالها المدينة المنورة اقتصادياً واجتماعياً وعمرانياً وثقافياً .

وقد زرت مبنى محطة سكة الحديد مراراً ، وقد زرته آخر مرة في يوم الخميس الحادي عشر من جمادى الأخرة ١٤٠٦هـ الموافق العشرين من فبراير ١٩٨٦م . وقد التقطت صوراً عديدة للمبنى من الداخل والخارج ، كما رأيت تحطم أجزاء كثيرة من المبنى . وتبدو القطارات داخل المبنى وقد أكلها الصدأ وغدت تشكو من الإهمال وتقادم العهد .

ويقع إلى جنوب شرق المبنى مباشرة مسجد عثماني على الطراز القديم ، وهو تحفة معمارية رائعة .

خريطة رقم (١) : ● سكة حديد الحجاز خلال ١٩٠٨ – ١٩١٤م ●

ومن خلال ملاحظاتي الجيولوجية وجدت أنه قد استخدمت صخور البازلت المحلية في بناء مبنى المحطة والمسجد بشكل يدعو إلى الإعجاب بروعة ودقة تصميم ذلك البناء . ويلاحظ أن صخور البازلت قد نقشت وقطعت بأشكال معينة لتلائم المناخ الحار في المدينة .

ويبلغ طول سور مبنى المحطة كيلومتراً واحداً وعرضه حوالي ثلاثمائة متر تقريباً (انظر الصور المرفقة) .

● لمحة تاريخية ●

اقترح إنشاء خط سكة حديد الحجاز لأول مرة في عام ١٨٦٤م ، ولكن لم تتخذ أي خطوات عملية لتنفيذ ذلك حتى عام ١٩٠٠م عندما كان الوضع السياسي في الشرق الأوسط يحتم ذلك .

وكان السلطان العثماني عبدالحميد قد أعلن في عام ١٣١٨هـ عن ضرورة إنشاء هذا الخط لتسهيل أداء فريضة الحج . وقد طرح السلطان عبدالحميد مشروع إنشاء الخط في استفتاء عام ، وذلك لكي تسهم فيه البلاد الإسلامية . كما فُرضت إعانة لهذا المشروع يدفعها الحجاج إلى شريف مكة المكرمة وكانت قيمتها ريالاً واحداً .

ولم تنشأ سكة حديد الحجاز لتسهيل نقل الحجاج والبضائع فقط بل إنها كانت أيضاً سبيلاً لسيطرة الحكم العثماني على الحرمين الشريفين وبالتالي على العالم الإسلامي .

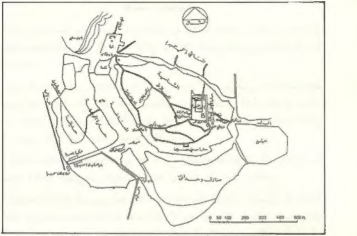
وقد خطط الأتراك بأن ينتهي خط سكة الحديد عند مكة المكرمة ، بالرغم من أن الشركة الألمانية التي قامت بتنفيذ هذا الخط كانت تأمل أن يمتد خط سكة الحديد إلى اليمن [انظر الخريطة المرفقة رقم (١) ، لكن الصعوبات التي قابلت الشركة المنفذة من القبائل التي تعيش بين المدينة ومكة ، بالإضافة إلى قيام الحرب العالمية الأولى جعلتهم يقتنعون بأن يكون الخط من دمشق إلى المدينة المنورة فقط .

بدأ مشروع خط سكة حديد الحجاز في عام ١٩٠٠م من دمشق واكتمل في أربع مراحل . وقد انتهت المرحلة الأخيرة عند المدينة المنورة في عام ١٩٠٨م .

وافتتحت المحطة في ٢٥ شعبان ١٣٢٦هـ الموافق ٢٢ سبتمبر ١٩٠٨م ، وقد وصل في ذلك اليوم أول قطار إلى المدينة المنورة في باب العنبرية (انظر الصور) .

● أهمية الخط ●

كان لخط سكة حديد الحجاز قيمة كبيرة بالنسبة لتقصير زمن السفر بين المدينة ودمشق ، فبينما يقطع القطار المسافة من المدينة إلى دمشق في حوالي ست وثلاثين ساعة (٣٦ ساعة)، فإن السفر بالجمال كان يستغرق أكثر من شهر . وقد ذكر البتنوني (١٣٢٩هـ) أن القطارات كانت



خريطة رقم (٢) : ● مخطط المدينة المنورة في عام ١٩١٤م ، ويبدو فيه محطة سكة حديد الحجاز ●

تقطع المسافة بين دمشق والمدينة في أربعة أيام مع الوقوف في المحطات الفرعية ، بينما كانت القوافل تقطع المسافة في أربعين يوماً . ولذلك يذكر البتنوني وغيره من الباحثين أن بعض الحجاج من شمال افريقيا قد غيّروا خط سيرهم بحيث يركبون البواخر إلى سوريا ثم يسافرون إلى المدينة بخط سكة الحديد مع الأمان والاطمئنان على حياتهم وضمان وصول أمتعتهم .

وقد قام بعض ملّاك الجمال من القبائل ـ التي يمر خط سكة الحديد بجوارها ـ بتحطيم بعض أجزاء الخط مابين عامي ١٩١٢م و١٩١٤م ، وذلك لعدم رضاهم عن هذا الخط الذي قطع مورد رزقهم من الحجاج إلى حد ما ، وقد قام شريف مكة بإصلاحه .

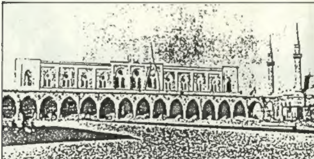
وفي عام ١٩١٦م قامت الثورة العربية بتدمير الخط الحديدي ونسفت أماكن عديدة منه ، وقد تعطل خط سكة الحديد الذي يبلغ طوله حوالي (١٣٠٣) كيلومترات في عام ١٩١٧م ، وأصبح مجرد قضبان حديدية محطمة .

● تأثيره على المدينة المنورة ●

بالرغم من أن خط سكة حديد الحجاز لم يعمل إلا حوالي تسع سنوات إلا أن تأثيره كان كبيراً بالنسبة لاقتصاد المدينة المنورة وماحولها ، ولجميع الأجزاء التي كان الخط يخترقها بين دمشق والمدينة ، بالإضافة إلى آثاره على التطور العمراني والاجتماعي والسكاني والثقافي .

وقد أورد البتنوني (١٣٢٩هـ) أن عدد سكان المدينة في عام ١٩١٠م قد بلغ حوالي ستين ألف نسمة [٦٠٠٠٠ نسمة] وذلك بسبب سهولة الوصول إلى المدينة بإنشاء خط سكة حديد الحجاز ، هذا بالإضافة إلى هروب العديد من مسلمي بلاد الشام والأتراك إلى المدينة للسكن فيها .

ويؤكد الرحالة الألماني موريتز MORITZ الزيادة السكانية في المدينة بعد إنشاء خط سكة حديد الحجاز في سبتمبر ١٩٠٨م (خريطة رقم (٢)) . ويحدد موريتز عدد سكان المدينة المنورة بحوالي ستين إلى سبعين ألف نسمة [٦٠٠٠٠ ـ ٧٠٠٠٠ نسمة ، وهم من جنسيات مختلفة ، وخاصة من السوريين والهنود والمغاربة . وبعد إنشاء محطة سكة حديد الحجاز بدأت حولها حركة عمرانية جديدة . وقد قدر عدد السكان قبل الحرب العالمية الأولى مباشرة بحوالي ثمانين ألف نسمة [٨٠٠٠٠ نسمة] .



● منظر لمحطة سكة حديد الحجاز في عام ١٩١٤م ● من : MORITZ (1916)

● المدينة في العهد السعودي الزاهر ●

زار المؤرخ فيلبي المدينة المنورة في بداية العهد السعودي وذكر بأن قلة عدد سكان المدينة المنورة يعود إلى الأزمة النقدية العالمية في الثلاثينات ، بالإضافة إلى توقف حركة الخط الحديدي منذ عام ١٩١٦م (Philby, 1946) .

ويلاحظ أن عدد سكان المدينة المنورة قد ازداد تدريجياً وباضطراد منذ بداية العهد السعودي . ويعود ذلك إلى استقرار السلطة واستتباب الأمن وسيادة النظام . وقد ساعد في ذلك إنشاء شبكة جيدة من الطرق ، وفتح المدارس ، وإيجاد الوظائف المختلفة ، وبناء المطارات والموانيء في داخل مدن المملكة لربطها بعضها ببعض ، وتسهيل حركة التجارة الداخلية والخارجية .

● منظر من الخارج لمحطة سكة حديد الحجاز في باب العنبرية بالمدينة المنورة . ويبدو إلى جانبها المسجد العثماني ، وهما طرازان رائعان من الفن المعماري ●

● الحفاظ على المحطة ●

إن الحفاظ على بعض التراث المعماري والحضاري في المدينة المنورة وسواها من مدن المملكة وقراها يعكس مقدار ماوصلنا إليه في سلم الحضارة والرقي . ولاشك أن التطور الحضاري الكبير الذي بلغته المملكة في السنوات الأخيرة قد جعلنا ننسى أن هناك آثاراً تحتاج إلى مزيد من العناية .

والواقع أن المهرجان الوطني للتراث والثقافة ، والذي يعقد دورياً بالجنادرية ، ليدل على عناية حكومتنا الرشيدة بهذا التراث الحضاري لأمتنا العظيمة .

إن هذه العناية الكبيرة بتراثنا لن توقف عجلة التطور والنماء والازدهار التي تشهدها المملكة العربية السعودية في عهد خادم الحرمين الشريفين الملك فهد بن عبدالعزيز وولي عهده الأمين

● منظر مقرّب لمحطة سكة حديد الحجاز (المنظر مأخوذ من الشرق إلى الغرب) . وتبدو فيه روعة الفن المعماري الإسلامي ●

● قطار سكة حديد الحجاز المهجور في داخل المحطة . إن المحطة وكل مافيها تحتاج إلى مزيد من العناية لتكون في المستقبل متحفاً أثرياً للمدينة المنورة ●

صاحب السمو الملكي الأمير عبدالله بن عبدالعزيز «حفظهما الله» .

والواقع أن مبنى محطة سكة حديد الحجاز يحتاج إلى عناية خاصة ، فالمبنى يشكو من الإهمال ، ومن تحطم وتراكم القطارات بداخله ، وتهدم بعض أجزائه ، كما أن المبنى يستخدم كموقف ومحطة لسيارات الحجاج والزوار .

وإنني ــ بصفتي مواطناً سعودياً ــ أدعو إلى تطوير هذا المبنى وترميمه ، وجعله مُتحفاً تاريخياً سياحياً يمكن أن يجذب السكان والزوار من كل مكان .

ويمكن تزويد هذا المتحف بالقطارات والآليات والسيارات القديمة ، بالإضافة إلى بعض التحف والصور التي تعكس بعض المراحل التاريخية والحضارية التي مرت على المدينة المنورة خلال الثمانين عاماً الماضية .

● منظر مقرب لمحطة سكة حديد الحجاز (المنظر مأخوذ من الجنوب إلى الشمال)، ويظهر هنا المبنى من الداخل

• • • • • •

المراجع :

١ ـ محمد لبيب البتنوني: الرحلة الحجازية (القاهرة ١٣٢٩هـ).
٢ ـ صالح لمعي مصطفى: المدينة المنورة ـ تطورها العمراني وتراثها المعماري (بيروت، ١٩٨١م).
٣ ـ MORITZ, B.: Bilder aus Palastina, Nord-Arabien and dem Sinai (Reimer, Berlin, 1916).
٤ ـ PHILBY, H. St. J.B.: A Pilgrim in Arabia (London, 1946), First Publ., 1943.